

Vieles richtig gemacht

Tesla Model 3 | Mit dem Model 3 zeigt Tesla der Konkurrenz, wie ein alltagstaugliches Elektroauto aussehen muss. Wir hatten die PS-starke Allrad-Variante (auch „Dual-Motor“ genannt) des Stromers mit der größten Batteriereichweite im Test.

Tesla hat mit dem Model 3 ein Mittelklasse-Modell im Portfolio, das eine breitere Käuferschicht ansprechen soll – sofern man über das nötige Kleingeld von 55.000 Euro verfügt. Wir durften das Model 3 „Long Range“ mit großer Batteriekapazität und Allradantrieb testen.

Innenraum für Puristen

Im Gegensatz zu den Tesla-Modellen X und S ist das Model 3 deutlich kompakter gebaut, bietet aber für die meisten Fahrer ausreichend Platz. Nur wer 1,90 Meter Größe überschreitet, dürfte zumindest auf den hinteren Plätzen nicht glücklich werden. Das Design des Autos ist gelungen: Unser Testwagen kam mit schicker dunkelroter Lackierung daher. Auffallend ist das Panoramadach, das sich über das gesamte Fahrzeugdach erstreckt. Eine Tönung der Scheibe sorgt für den notwendigen UV-Schutz. Die Türgriffe des Autos sind versenkt, lassen sich aber durch Drücken herausklappen. Die Entriegelung lässt sich dabei wahlweise per Key-Card oder durch eine App bewerkstelligen.

Das Tesla Model 3 besitzt zudem einen Kofferraum hinten und auch unter der Motorhaube. Letzterer wird als „Frunk“



Foto: Alexander Junk

Das Design des Tesla kam in unserer Redaktion gut an, ebenso wie die imposanten Fahrleistungen.

bezeichnet, was ein Neologismus aus dem englischen Wort „Trunk“ (Kofferraum) und „Front“ ist. Kritikwürdig ist die Verarbeitung der Karosserie: stark schwankende Spaltmaße, lieblose Kantenversiegelungen und wellige Türgummis sind Mängel, die in der deutschen Premiumklasse nicht anzutreffen sind.

Das Cockpit ist sehr puristisch gehalten, denn bis auf ein großes 15-Zoll-Display im Zentrum besitzt das Auto fast keine Tasten. Lediglich am Lenkrad finden sich links und rechts die typischen

Lenkstockschalter für Scheibenwischer und Blinker, auf der rechten Seite wird die Fahrstufe eingelegt. Dazu gibt es nur noch zwei Drehschalter (die Funktion lässt sich hier zuweisen, beispielsweise für das Verstellen der Spiegel), ansonsten lassen sich sämtliche Funktionen über das Touchscreen-Displays steuern, was manchmal etwas umständlich ist und auch vom Verkehrsgeschehen abhält.

Dank permanenter Internetverbindung lässt sich mit Google Maps navigieren und es können auch Streamingdienste



Foto: Alexander Junk

Fast schalterlos: Das 15-Zoll-Touchscreen-Display im Model 3 dominiert den Innenraum.



Foto: Alexander Junk

Neben dem Kofferraum hinten gibt es auch eine kleinere Variante („Frunk“) vorne.

Auto-Check



- Herausragende Beschleunigung
- Effizienter Antrieb
- Vernetzungstechnologien
- Einfaches Stromtanken



- Mäßige Verarbeitungsqualität
- Teils verwirrende Bedienlogik

wie Spotify genutzt werden. Der viel diskutierte Autopilot war nicht Teil der Ausstattung, ein Radarsensor in der Frontstoßstange und acht Kameras erfassen jedoch den umliegenden Verkehr und bieten teilautonomes Fahren.

Beschleunigung wie ein Porsche

Eine Tour mit dem Model 3 gleicht einer rasanten Achterbahn-Fahrt: In weniger als fünf Sekunden wandeln die zwei Elek-

tromotoren an Vorder- und Hinterachse die umgerechnet 462 PS in Vortrieb um. Schluss damit ist erst bei 233 Kilometern pro Stunde. Die Federung des Fahrwerks ist dabei sehr sportlich ausgelegt und dementsprechend hart, was aber zum Modell passt. Störender sind da eher die Windgeräusche, die sich bei hohen Geschwindigkeiten bemerkbar machen.

Dank seiner Effizienz ist das Model 3 erstaunlich sparsam und erreicht die auf dem Papier versprochene Reichweite (560

Kilometer nach WLTP) annähernd, rund 500 Kilometer sind mit dem 75 kw/h großen Akku drin. Stromtanken ist dank der Tesla-eigenen Schnelllader („Super Charger“) zudem kein Problem, wahlweise lässt sich aber auch eine langsamere AC-Säule oder die eines anderen Anbieters nutzen. Das Auto zeigt zudem den Weg zur nächsten freien Säule an und es lässt sich ohne Anmeldung oder Abrechnung tanken – so wünscht man sich das auch bei der Konkurrenz. Alexander Junk

Golf-Konkurrent

Renault Clio TCe 130 | Der Renault Clio ist in Frankreich das, was der VW Golf hierzulande ist. Wobei die beiden auch außerhalb ihrer Heimatländer sehr beliebt sind. Wir durften die fünfte Generation der Kompaktklasse testen, die in der höchsten Ausbaustufe mit einem turboladungen Benzinmotor mit 130 PS Leistung ausgestattet ist. Der sorgt im Clio TCe 130 für gute Fahrleistungen und wird auch in der A-Klasse von Mercedes-Benz eingesetzt.

Serienmäßige LED-Scheinwerfer

Unser Testwagen war zudem mit einem serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet. Die Schaltvorgänge sind damit sehr flott, jedoch fällt beim Anfahren das verzögerte Ansprechen auf – das kann der VW Golf besser. Auf der Haben-Seite stehen jedoch der niedrige Verbrauch von



Foto: Michael Blumenstein

Die fünfte Generation des Renault Clio ist gelungen, was auch die Verkaufszahlen belegen.

rund sechseinhalb Litern auf 100 Kilometer und die geringen Schadstoffemissionen dank Partikelfilter.

Im Innenraum erfreut der Clio durch die Auswahl hochwertiger Materialien. Im

Interieur wurde Wert auf Details gelegt, denn hier kommen nicht nur Hartplastik, sondern auch geschäumte Kunststoffe zum Einsatz. Das ist in der Klasse nicht immer Standard. Auf der Höhe der Zeit ist auch die Konnektivität des Renault, der mit einem großzügigen Touchscreen-Display und einem volldigitalen Tacho ausgestattet ist. Zudem punktet der Fünftürer mit guten Fahreigenschaften und einer reichhaltigen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Der Clio ist außerdem serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, was sowohl der Sicherheit als auch dem Komfort entgegenkommt.

Zu mäkeln gibt es an dem kleinen Franzosen wenig: Die Ladekante könnte etwas niedriger sein und die unpraktisch angeordnete Taste zur Kofferraumentriegelung stören den positiven Gesamteindruck etwas. Alexander Junk

Auto-Check



- Hochwertige Verarbeitungsqualität
- Gute Fahrleistungen
- Sicherheitsausstattung
- Niedriger Verbrauch



- Anfahrschwäche bei DSG-Getriebe
- Zu hohe Ladekante



Foto: Michael Blumenstein

Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten setzt Renault auf weniger Hartplastik.